Nr. 2. Kraków, dnia 15 Maja 1896. Rocznik I.

Adres
Redakcyi i Administracyi:
Floryańska L.

listy i przesyłki pieniężne
Redakcyi lub Administracyi
ulica Floryańska L. 55,

Rękopisów nie zwraca się

Listów nieopłaconych nie

Listy reklamacyjne
nieopieczętowane
nie podlegają opłacie



Prenumerata wynosi:
W Krakowie:
(bez odsyłki)
rocznie . . . . 1 złr. 20 ct.
półrocznie . . — „ 60 „
kwartalnie . . — „ 30 „
W Austryi:
rocznie . . . . 1 złr. 40 ct.
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „
W Niemczech:
rocznie . . . . . 3 marki.
We Francyi:
rocznie . . . . 5 franków.

Numer pojedynczy 5 ct.

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.

Statut prowizyjny

dla służby i robotników c. k. austryackich kolei państwowych.

Nie naszem jest zadaniem zaregestrować tutaj wszystkie hymny pochwalne, jakie zaintonowano ze strony urzędowej na cześć „instytucyi prowizyjnej.“ Służba kolei żelaznej kilkakrotnie słyszała te hymny we wszystkich odcieniach tonu i nie ma zapewne chęci i interesu ponownie je usłyszeć. Naszem bowiem zadaniem jest zapytać, kto ma prawo do śpiewania takich pieśni pochwalnych, oraz zbadać, czy „instytucya prowizyjna“ rzeczywiście tak wielką ma dobroczynną doniosłość dla służby kolejowej, jak to twierdzą niektórzy.

Przeczytawszy § 1 statutu prowizyjnego, czujemy się prawie zniewoleni do zaintonowania pieśni pochwalnej. Stoi przecież tam czarno na białem, iż instytucya ta ma na celu zabezpieczenie członków na starość, oraz zabezpieczenie ich rodzin. Bez wątpienia cel ten jest szlachetny, lecz także naturalny. Jeżeli każdemu urzędnikowi, który nie musi wykonywać tak ciężkiej, a szczególnie także tak niebezpiecznej dla życia pracy, jak służba kolejowa, przysługuje prawo do „emerytury“ i „zabezpieczenia rodziny“, jeżeli człowiekowi, który przez kilka godzin piastował urząd ministra, rząd przyznaje „emeryturę“ w formie rocznej pensyi, wynoszącej 4000 złr., kto chciałby odmówić prawa do emerytury niewolnikowi kolei żelaznej, który wychodząc z domu, nie wie, czy powróci żywym lub z połamanemi kośćmi? Co do kwestyi, czy służbie kolejowej przysługuje prawo emerytury, nie może zatem zachodzić żadna wątpliwość.

Zachodzi jednakże dalsze pytanie, kto ma ponosić koszta emerytury. Odpowiedź na to pytanie jest także jasna. Czy kto inny ma ponosić koszta, jeżeli nie ten, dla którego kolejarz lata całe pracował, poświęcił dnie i noce, całe swoje życie? Koszta emerytury powinno zatem ponosić towarzystwo, względnie państwo, będące właścicielem kolei żelaznych.

Czy jestto także w statucie prowizyjnym austryackich kolei państwowych przyznane? Nie. Statut ten został bowiem zbudowany na następującej zasadzie: Dobroczynność jest piękną rzeczą, lecz nie powinna za sobą żadnych pociągać kosztów, a jeżeli nie można się obejść bez kosztów, koszta te niepowinny zbyt wiele wynosić.

Fundusz instytucyi prowizyjnej składa się w przeważnej części ze składek służby kolejowej (§ 8, lit. c.), z kar pieniężnych, nałożonych na służbę kolejową (§ 8, lit. f.), oraz z dochodów, napływających z fraktyfikacyi funduszu, (§ 8, lit. g.).

O wysokości składek, jakie mają płacić członkowie, poucza nas § 9, który brzmi: „Wkładki członków składają się z bieżącej kwoty w ilości 4 procent od każdorazowej rocznej pensyi lub płacy, oraz od osobistych dodatków, policzonych jako prowizya; kwotę tę członkowie winni płacić od dnia ich przyjęcia do instytucyi.“ Że 4-procentowa kwota jest ogromną wobec dochodów służby kolejowej, nie potrzeba tego wyłuszczać. Człowiek mający przeciętnego rocznego dochodu 600 złr., z których musi utrzymać siebie, żonę i dzieci, a oprócz tego płacić roczną wkładkę t. zw. „dobroczynnej instytucyi“ w sumie 24 złr., nie jest rzeczywiście godzien zazdrości. Kto więc na cześć tej „dobroczynnej instytucyi“ śpiewa hymny pochwalne, wygłasza szkaradne kłamstwo.

Zachodzi teraz pytanie, co i wiele ofiaruje się służbie kolejowej za to, że oblicza się jej 4 procent od rocznego dochodu. Odpowiedź na to pytanie zawierają §§ 12 — 14. Członek, który z normowanych w § 9 wkładek uiszcza się regularnie, nabywa prawo do prowizyi po 10 latach, licząc od czasu, w którym wstąpił jako członek do instytucyi. Przez całe zatem 10 lat musi służba kolejowa płacić wkładki, zanim wogóle przyznane zostanie jej prawo do „udziału“. Co się stanie jednakże, jeżeli członek wystąpi przed upływem tego czasu z instytucyi? Wtenczas, pominąwszy dwa wyjątkowe wypadki, członek nie ma żadnego prawa do żądania zwrotu wkładek zapracowanych w pocie czoła. Wyjątek stanowi: 1) Jeżeci członkowi wypowiedzianą została służba; 2) jeżeli członek wskutek powołania do wojska wystąpić musi ze służby. Członek nie ma zatem prawa do żądania zwrotu wkładek, jeżeli d o b r o w o l n i e występuje, lub zostaje wydalonym ze służby. Kosztem tych ludzi zatem kolej państwowa bawi się — w dobroczynność.

Po upływie lat 10 przysługuje członkowi prawo do prowizyi, która wynosi 40 procent. Kwota ta podnosi się na każdy dalszy rok o $2^4/_{10}$ % i dosięga po 35 latach sumy całej pensyi rocznej. Więcej prowizya wynosić nie powinna.

Że 40-procentowa prowizya, do której przysługuje prawo dopiero po upływie lat 10, jest głupim wymysłem, tego nie potrzeba zapewne uzasadniać. Co ma począć biedak, który pobierał 500 do 600 złr. rocznej pensyi, z emeryturą, wynoszącą 240 złr.? Cóż dopiero jeżeli ma do wyżywienia rodzinę? Jestto oburzające bezprawie, iż dopiero po upływie lat 35 osiąga się prawo do całej pensyi. Zważywszy, jak ciężką, wyczerpującą siły pracę wykonywać musi służba kolejowa, nie będzie można uważać za przesadne twierdzenie, iż bardzo niewielu ze służby kolejowej d o ż y j e dnia, w którym osiągnie prawo do 100-procentowej prowizyi.

Nadto trzeba jeszcze zwrócić uwagę na następującą okoliczność: Funkcyonaryusz kolejowy, który już od 10 lat i więcej należy jako członek do instytucyi prowizyjnej, t r a c i w s z e l k i e p r a w o d o p r o w i z y i, j e ż e l i w j a k i b ą d ź s p o s ó b, bez równoczesnego przeniesienia w stan spoczynku, występuje ze służby, (§ 15, rozdz. 1). Więcej niesprawiedliwego rozporządzenia nie można sobie wyobrazić.

Ale jeszcze coś. Niejeden ze służby kolejowej, który czyta statut prowizyjny, sądzi, iż będąc przez lat 10 członkiem instytucyi, przysługuje mu prawo do żądania prowizyi, gdyby mu się tak podobało. Rzecz ma się inaczej, prawo takie nie przysługuje mu absolutnie. Dopóki jest z d o l n y d o p r a c y, dopóty m u s i p r a c o w a ć, a podług zdania tych panów jest on

DRUTY TELEGRAFICZNE

I.

Te dwie czarne linie, biegnące w dal po żółtym piasku... to kolej żelazna.

Te domki maleńkie, w równej odległości rozrzucone wzdłuż kolejowej linii, z oknami na trzy świata strony niby latarnie... to budki dróżnicze.

Ten domek większy z czterema oknami frontu, winem dzikiem obrosły, otoczony drzewkami... to mieszkanie drogowego nadzorcy.

A te wielkie poczerniałe drewniane słupy, w linii jednej ustawione, utrzymujące trzy żelazne nici... to telegraf.

Z trzech drutów, rysujących się na błękitnem tle nieba, niby trzy czarne, równoległe linie, nakreślone grafionem biegłego rysownika, każdy ma oddzielne przeznaczenie, dokładnie opisane w instrukcyi dla telegrafistów. Wierzchni drut oprócz tego używany bywa w sposób nieopisany w instrukcyi. Oto, gdy słońce zaświeci i czarne druty zabłyszczą za jego sprawą złotemi barwami, na wierzchnim drucie siadają małe ptaszki, mieszkańcy przyległych okolic. Zlatują one z drzew stojących w bliskości, lub też unoszą się z pomiędzy traw, wzbijają w górę i opuszczają na błyszczącą grzędę...

Cała przestrzeń nieraz od słupa do słupa obsiądzie ta skrzydlata gromadka i świegocą nieustannie a wesoło, jakby wołały:

— Dobrze nam tu!... a niema was tam więcej?

Wabione w ten sposób ptaszki porzucają drzewa, po których skakały z gałązki na gałązkę, porzucają pola, gdzie między trawami wyszukiwały robaczków i biegną wszystkie na drut telegraficzny wygrzać się na słońcu, pogawędzić wśród licznego zebrania i z góry na świat boży popatrzeć.

Wyjątek stanowią tylko samiczki na jajkach siedzące w gniazdkach, i ich nie zwabią ani ptaszęce ćwierkania, ani złociste odblaski nici żelaznej!

Ptasi ten raut nie trwa nigdy długo. Kiedy bowiem świegotanie w chór potężny się zlewa i zdaje się, iż powietrze całe rozśpiewane drży pogodą i radością... nagle... słyszeć się daje zatrważające dudnienie. Wzrasta ono coraz gwałtowniej, aż wreszcie na czarnych liniach na dole ukazuje się potwór żelazny, dymem buchający i pędzący z niesłychaną szybkością. Wtedy ptaszki przerażone ulatują całą gromadą, rozsypując się po krzakach i polach...

Pożyczony to blask, jakim jaśnieją druty telegraficzne...

Podobnie jak zielone listki tracą barwę za nadejściem zimy, tak druty żelazne nikną na szarem tle niepogody. Gdy niebo zawloką chmury, nie widać tych trzech nitek, tak pysznie złocących się na słońcu. Słupy tylko rzucają się w oko, szare, smutne.

W takich chwilach druty telegraficzne bywają zdradzieckie. Niejednokrotnie ptaszki biegnące po powietrzu uderzą w nie całą siłą pędu i znajdą śmierć na miejscu... Podobny przypadek widziałem na własne oczy.

Był to pochmurny dzień, który jednak rozjaśniał się nieco. Właśnie chmury rozsuwały się powoli na horyzoncie i brzeg jednej z nich zaigrał nagle wąską, lśniącą, srebrną wstęgą. Zdało się, to pewna zapowiedź słońca.

Zwabiony tą grą światła na niebie wysunął się z trawy ptaszek maleńki i rozpostarłszy skrzydła, ku górze zwrócił loty. Przez chwil kilka unosił się szybko w powietrzu, z wyciągniętą naprzód szyjką, z dzióbkiem zwróconym ku jaśniejącemu brzegowi obłoczka, szeroko rozpuszczonemi skrzydełkami. Szara to była istotka jakaś, bez jednego barwniejszego piórka, — ot, zwykła, pospolita ptaszyna!

I kiedy dosięgnął w locie wysokości dolnego drutu, nagle... chwileczkę małą zawisł w powietrzu... i spadać zaczął na dół po chwiejnej, pochyłej linii. A za nim po chwili uniesione wiatrem, spadło na żółty piasek kolei żelaznej utrącone o drut telegraficzny zakrwawione skrzydełko biednej ptaszyny. Ptaszek leżał już na ziemi. Krwią podpływał. Jedynem skrzydełkiem trzepał o trawę zrazu gwałtownie, potem słabo...

Wreszcie dzióbek kilka razy otworzył... po raz ostatni, w chwili, gdy chmury na niebie rozsunęły się zupełnie i jasne słonko spojrzało na świat pełnem promiennem obliczem...

II.

Około południa wyszedł na linią kolejową drogowy nadzorca.

Niemłody to już człowiek, z poważną twarzą, spokojnym wyrazem oczu, włosami czarnemi, wśród których dosyć gęsto trafiały się siwe.

Dzień był piękny... tak piękny, że w duszy nadzorcy drogowego obudziły się wspomnienia, gdy i życie jego tak pięknem było, jak dzień dzisiejszy, gdy uśmiechało się nadzieją, jak powietrze to pogodą.

Była to dawna już historya, gdy siwiejący ten człowiek miał lat dwadzieścia dwa, i z fan-

zdolny do pracy, choćby iskierkę posiadał jeszcze życia. Jeżeli funkcyonaryusz kolejowy otrzyma emeryturę i wzbraniać się będzie potem wstąpić do służby czynnej, traci on wszelkie prawo do dalszego pobierania prowizyi.

A zatem, żadnym nie oddawać się mrzonkom. Wyraz „prowizya“ jest wyrazem łacińskim i znaczy — „środek zaradczy“. Tak, instytucya prowizyjna czyni starania, pytanie jednak, dla kogo. Zapewne, że nie dla służby kolejowej.

(Dok. nast.).

Z austryackiej statystyki kolejowej.

Dopiero po raz pierwszy w tym roku przyszło biuro statystyczne ministerstwa dla spraw handlowych do przekonania, iż w sprawozdaniu o wynikach statystyki austryackich kolei żelaznych nie powinno się podawać tylko cyfr, odnoszących się do rozwoju kapitału wkładowego, czystego zysku i t. d., lecz zauważył także, iż przy kolejach żelaznych znajdują się ludzie, których stosunki poznać, jest co najmniej również tak ważnem, jak poznać ilość kilometrów, jaką każda przebywa w ciągu roku lokomotywa. Po raz pierwszy zawiera „główny wykaz statystyki austryackich kolei żelaznych na rok 1894“ ustęp, omawiający personal kolei żelaznych. Z tego ustępu dowiadujemy się o liczbie urzędników, żeńskiej i męskiej służby kolejowej i robotników, oraz o wysokości ich płacy. Lecz cały ten ustęp świadczy tylko, jak wielki miano wstręt do podania dokładnych liczb, dotyczących stosunków płacy funkcyonaryuszów. Liczbę urzędników i podurzędników podano tam razem, chociaż ważnem byłoby wiedzieć, jak wielu jest przy kolejach urzędników, pobierających większą pensyę, oraz jak wielu jest podurzędników, pobierających mniejszą pensyę. Znajdujemy tam tylko główną sumę płacy dla urzędników i podurzędników, bez wyszczególnienia obu tych kategoryj, tak, że nie pozostaje nic innego. jak obliczenie przeciętnej płacy, co nie daje możności dokładnego poznania stosunków zatrudnionych przy kolejach.

Jeżeli n. p. obliczy się wysokie pensye najlepiej płatnych urzędników razem z liczbą płac podurzędników i wyciągnie z tego przeciętną liczbę, otrzymuje się pojęcie o stosunkach wszystkich urzędników, które przemawia wprost przeciw stosunkom rzeczywistym. Wskutek tego ustęp o stosunkach personalu, pod względem statystycznym, nie ma prawie żadnej wartości, a posługiwać się nim trzeba z wielką ostrożnością.

Przypatrując się przeciętnej płacy poszczególnych kategoryj urzędników, trzeba zachować się bardzo pesymistycznie i zawsze brać na uwagę, iż płaca przeważnej większości urzędników i robotników nie dosięga liczby przeciętnej, wynikającej z sumy płacy małej liczby lepiej płatnych urzędników i przeważnej większości gorzej płatnej służby kolejowej.

Jeżeli n. p. północna kolej żelazna wykazuje, iż swym 2963 urzędnikom i podurzędnikom sumę 4,626.870 złr. wypłaciła w r. 1894, a na każdego urzędnika tej kategorji przypada przeciętna roczna pensya w sumie 1561 złr., to niech ta cyfra zaimponuje przyjaciołom kolei północnej. Liczni podurzędnicy jednakże, pobierając rocznie zaledwie 500 złr., nie zaspokoją tą wysoką liczbą przeciętną swego głodu; swoją fikcyjną, wysoką pensyę zawdzięczają tylko tej okoliczności, że olbrzymie pensye dyrektorów i najwyższych urzędników doliczono do ich mizernych kilku groszy.

Nie powinno się jednakże przedstawiać sobie tej sprawy, jakoby liczby przeciętne świadczyły już o pomyślnych stosunkach służby kolejowej. Nawet przeciętna pensya w sumie 1245 złr. rocznie dla urzędnika i podurzędnika, 200 złr. dla służby żeńskiej, 530 złr. dla służącego i 331 rocznie dla robotnika dziennego, jest bardzo nędzna. Niewłaściwa metoda statystycznego biura ministerstwa dla spraw handlowych jest temu winna, iż można się wprawdzie domyślać daleko gorszego położenia przeważnej większości robotników, służby i podurzędników, lecz nie można tego dowieść bezpośrednio cyframi.

Przy kolejach żelaznych w Austryi, pozostających częścią pod zarządem państwa, częścią pod zarządem towarzystw prywatnych, zajętych było w r. 1894 w ogóle 21.823 urzędników i podurzędników, 1.137 służby żeńskiej, 37.723 służby, oraz w przeciętnej liczbie rocznie 82.493 robotników dziennych, razem 143.120 osób, których ogólna płaca wynosiła 75,124.748 złr. Zestawiwszy przeciętną płacę roczną poszczególnych kategoryj służby kolejowej, to otrzymamy następujące liczby:

		Przeciętna płaca roczna:
Koleje państwowe, 9.942 urzędników i podurzędników	złr.	1.047
Koleje prywatne, 11.881 dto	„	1.397
Koleje państwowe 123 służby żeńskiej	„	459
„ prywatne 1.008 dto	„	169
„ państwowe 17.781 służby	„	434
„ prywatne 19.842 „	„	636
„ państwowe 37.115 robotników	„	300
„ prywatne 45.328 „	„	356

Z tego każdy obywatel austryacki z dumą i z radością poznać może, jakim przykładem państwo, jako pracodawca, przyświeca przedsiębiorstwom prywatnym. Z wyjątkiem grupy służby żeńskiej, liche płace wyzyskiwaczy prywatnych są zawsze jeszcze wyższe, niż płace, jakie otrzymują funkcyonaryusze państwowi. Koleje prywatne płacą przeciętnie robotnikowi dziennie 1 złr., zapewne za mało, aby z tego utrzymać się mogła jedna osoba; państwo płaci mniej jeszcze. I to przy ruchu, który państwu przynosi czystego zysku 30,183.697 złr. Jedynem, czego dowiedzieć się można z nieużytecznej wprawdzie statystyki ministerstwa handlu, to piękna, przodująca rola państwa, jako pracodawcy.

Również nieużyteczną jest statystyka nieszczęśliwych wypadków. Wprawdzie zachowano tym razem różnicę między nieszczęśliwemi wypadkami na torze, w przeciwstawieniu do nieszczęśliwych wypadków na stacyach i przystankach. skutkiem czego dowiadujemy się. iż na stacyach przytrafia się więcej wypadków nieszczęścia, niż na torze. Za to brak znów liczby, z której możnaby poznać, czy również liczba służby kolejowej, dotkniętej na stacyach nieszczęśliwym wypadkiem jest większą, niż liczba uszkodzonych na torze. Brak także dokładnego oznaczenia nieszczęśliwych wypadków, podzielonych w statystyce na „wykolejenia“, „zderzenia“ i „inne nieszczęśliwe wypadki“, podczas gdy byłoby bardzo ważnem dowiedzieć się, wielu ze służby kolejowej doznało uszkodzenia przy spinaniu wagonów, przy spadnięciu ze stopni wagonów i t. d.

W ogóle wydarzyło się w 1894 r. 1667 nieszczęśliwych wypadków, między tymi: 209 wykolejeń, 96 zderzeń pociągów, tak, że liczba bliżej nieoznaczonych „innych nieszczęśliwych wypadków“ stanowi przeważną większość. W skutek tych nieszczęśliwych wypadków doznało uszkodzenia cielesnego 126 podróżnych, 745 funkcyonaryuszy kolejowych, 216 obcych osób, razem **1087 osób**, wobec 998 osób w r. 1893. Jeżeli zapytamy, kto zawinił w tych nieszczęśliwych wypadkach, otrzymamy tę samą odpowiedź, jaką dają fabrykanci i przedsiębiorcy budowlani robotnikom: „własna wina“. Podług tej relacyi z 1087 uszkodzonych zawiniło nieszczęściu nie mniej, niż **873**: szczególniej z 745 funkcyonarjuszy kolejowych, dotkniętych nieszczęśliwym wypadkiem, aż **601** własnej winie powinno przypisywać nieszczęście. Jak lekkomyślnymi ludźmi muszą być ci kolejarze, którzy przecież znają niebezpieczeństwo swego zawodu, a mimo pięknych instrukcyj i przepisów swych przełożonych są tak nieostrożni! Nie ma jak dobroduszna łatwowierność statystycznego biura c. k. austryackiego ministerstwa dla spraw handlowych!

Kto chce się poinformować o ruchu kolejowym, o kapitałach wkładowych, o technice, o historyi kolei, krótko mówiąc o wszystkiem, co nie dotyczy ludzi, lecz zysku, znajdzie w sprawozdaniu statystycznego biura wiele materyału wyczerpującego. Socjalny polityk zaś żadnego z niego użytku uczynić nie może.

PRZEGLĄD.

Reforma wyborcza Badeniego została w trzeciem czytaniu przez izbę posłów przyjęta. Burżuazya cieszy się, że ta odrobina prawa, jaka tkwi w reformie Badeniego, zamknie na długie lata usta robotnikom, którzy wciąż domagali się głośno i stanowczo praw swoich. Ale mylą się ci, co tak myślą. Robotnicy postawili sprawę powszechnego głosowania w Austryi na porządku dziennym, od 1 maja 1893 walczyli nieustannie, aby jej z niego nie usunięto. Ale nie na to walczyli, nie na to ponosili ofiary, żeby się zadowolnić reformą Badeniego. Jakkolwiek już to, że przy następnych wyborach każdy dorosły mężczyzna w Austryi otrzyma kartkę wyborczą, stanowi nasze zwycięstwo, to jednak reforma Badeniego posłuży nam tylko do zdobycia powszechnego, równego, bezpośredniego i tajnego prawa głosowania. Obecna reforma wyborcza posłuży nam tylko za narzędzie do zburzenia tego gmachu feudalizmu, w którym obecnie uczyniliśmy wyłom. I dlatego z chwilą, kiedy reforma wyborcza gotowa, hasło nasze brzmi: Do roboty! Do agitacyi!

Uroczystość 1 Maja starano się ze strony dyrekcyi ruchu wykreślić i w tym roku z Kalendarza robotniczego bądź to zapomocą rozsiewania fałszywych wieści, pogróżek, odmówienia urlopów, bądź też zapomocą rozesłania ogłoszeń, których styl i polszczyzna zdolne byłyby do łez poruszyć nawet „szmajgełesa“. A jednak wbrew temu wszystkiemu kolejarze w Krakowie, Lwowie, Nowym Sączu, Przemyślu i w wielu innych miejscowościach zadokumentowali swoją przynależność do całego wyzyskiwanego proletaryatu i przynajmniej wieczorem zjawili się wszyscy na zabawach ludowych, lub zgromadzeniach, przez siebie urządzanych.

Nie myślimy powtarzać znanego już wszystkim towarzyszom „ogłoszenia“ dyrekcyi. Zwrócić jednakże warto uwagę na jeden szczegół, który przejrzyście przebija ze stylowego ogłoszenia. Zwraca się w niej „przychylnie usposobiony“ dyrektor Kolosvary przedewszystkiem do robotników stabilizowanych, aby „ochronić ich z rodzinami przed skutkami nieusprawiedliwionego niestawienia się do pracy“. Jest to jeden dowód więcej, że na stabilizacyi zrobił rząd doskonały interes, „obciągnął“ bowiem robotników nietylko z dawniejszych zarobków, lecz pozbawił ich niezawisłości i praw, zagwarantowanych im ustawą zasadniczą, nie pozwalając kolejarzom zamanifestować swych uczuć na rzecz ośmiogodzinnego dnia pracy i powszechnego prawa głosowania.

---

tazyą nosił zsuniętą na tył granatową czapkę studenta uniwersytetu.

Wtedy, choć chleb suchy wodą popijał i przy łojowej świeczce studyował matematykę, — widział przed sobą rozległe i barwne horyzonty. Profesorowie zapowiadali mu przyszłość. Koledzy, którzy się lepiej na tem znają, wróżyli mu „wielkie rezultaty“. Szedł więc naprzód z zapałem i wiarą w duszy o własnej sile.

O własnej sile, bo od rodziców jednego grosza żądać nie mógł... Ojciec jego był szewcem, ciężką pracą zarabiającym na kawałek chleba i na kawałek dachu dla licznej rodziny. Stary szewc energicznie ciągnął dratwę i musiał z niej zrobić siatkę na drzwi, której przebić nie mogła nędza.

Ambitny syn szewca był wtedy na trzecim kursie uniwersytetu, gdy nocy pewnej ojciec jego umarł... Wtedy to nędza wkraczać zaczęła do izby. Rady innej nie było nad jednę tylko. Najstarszy syn szewca jął straszyć nędzę. Trzeba było rozpocząć od porzucenia uniwersytetu.

Zrobił to...

Po licznych staraniach dostał miejsce na kolei. Co miesiąc przynosił więc dwadzieścia kilka rubli pensyi, z której żyło siedmioro osób: on, matka, trzy siostry i dwóch braci, wszystko młodsi od niego. W chwilach wolnych od służby wertował matematyczne książki.

Po latach wielu stopniowo okoliczności jego życia zmieniły się... Matka zgasła, dwaj bracia wyuczyli się rzemiosł i w świat powędrowali o własnych siłach. Pozostały tylko siostry trzy, które postarzały się na stare panny. Wszystkie, jedna przez drugą, rządziły w domu brata.

Lżej też mu teraz było, po kilkunastu latach bowiem służby podwyższono mu pensyą o parę rubli; z pierwszej podwyżki, którą utaił przed swarliwemi siostrami, kupił dwa dzieła matematyczne.

Miał lat już trzydzieści kilka, gdy pokochał młodą i sympatyczną siostrę kolegi. Te wiersze liche, pisane na marginesach matematycznych książek. pochodzą z tych właśnie szasów. Niestety! ubóstwiana przezeń kobieta wyszła wkrótce za mąż, za dzierżawcę z okolicy, nie wiedząc jak silnie, jak czule i gorąco kochaną była przez kogo innego.

Nie wyznał jej swojego uczucia. Bo i pocóż?

Nie mógł jej dać szczęścia, nie mógł wprowadzić ukochanej kobiety do domu, gdzie trzy stare panny kłóciły się od rana do nocy.

I oto dożył już lat czterdziestu kilku; podwyższono mu jeszcze raz pensyą.

Było mu nieźle nawet... ile razy wyszedłszy na linią, nic więcej nie widział, tylko szare niebo nad sobą a żółty piasek pod nogami.

W domu nie czuł się szczęśliwym. Trzy siostry wiecznie przed nim oskarżały się wzajemnie... A gdy uciekał do swego pokoiku i zamykał się na klucz... cięższy jeszcze smutek osiadał mu na duszy, bo spoglądał na książki matematyczne, których marginesy zapisane były wierszami...

Pod wpływem pięknego, słonecznego dnia i wonnego powietrza uprzytomnił sobie cały przebieg szarego swojego życia.

Szedł powoli ze spuszczoną głową... a ilekroć podnosił oczy, widział przed sobą tylko szyny, biegnące w dal bez końca...

W jednem miejscu pomiędzy szynami leżało coś czarnego.

Przystanął i nachylił się...

...Było to złamane i zakrwawione skrzydło małej, szarej ptaszyny! *Wincenty Kosiakiewicz.*

Robotnicy ulegli przewadze potężnego kapitału — obydwa i brutalność rozporządzenia powiększyła „sławę“ i „cześć“ dyrekcyi...

Poseł Pernerstorfer postawił w Radzie państwa nagły wniosek, wzywający rząd do natychmiastowego zwołania ankiety funkcyonaryuszów kolejowych, któraby się rozciągała na następujące sprawy:

1. Regulacya pensyj urzędników, podurzędników i służby c. k. kolei państwowych.
2. Zmiana ich odpoczynków, pensye wdów i dodatki na wychowanie.
3. Postanowienia normujące statuty funduszów pensyjnych kolei prywatnych ze szczególnem uwzględnieniem minimum egzystencyi pensyonistów i ustaleniem pewnego wpływu funkcyonaryuszów na zarząd funduszów pensyjnych.
4. Zasady pragmatyki służbowej tak przy kolejach państwowych, jak i przy prywatnych towarzystwach kolejowych ze szczególnem uwzględnieniem następujących punktów: a) prawo do awansu; b) ustalenie maksymalnego czasu pracy; c) prawo do corocznego urlopu; d) zrównanie pracy urzędniczej w tym kierunku, żeby każdy, kto wykonuje pracę urzędniczą, musiał zostać mianowany urzędnikiem; e) uregulowanie prawa dyscyplinarnego w kierunku postępowania, gwarantującego bezstronność i prawo apelacyi.

W znakomitej mowie umotywował poseł Pernerstorfer swój wniosek tem, że rząd powinien wysłuchać żądań ludzi, których, gdy w inny sposób się użalają, podnosząc swe słuszne skargi na zgromadzeniach, z roboty brutalnie wydalają.

Minister kolei, generał Guttenberg, sprzeciwił się naturalnie nagłości tego wniosku. Kiedy otrzymał anonimowe listy od funkcyonaryuszów kolei, zawierające ich skargi, był oburzony ich „tchórzostwem“, gdy urzędnicy chcieli na publicznych zgromadzeniach podnieść swoje sprawy, skneblował ich ukaz Kielmansegga; skoro robotnicy odbyć chcieli kongres, odmawiano im urlopów; deputacyę urzędników przyjął minister nielaskawie. A gdy teraz poseł Pernerstorfer chciał im otworzyć ostatnią drogę, jaka im pozostaje do użalenia się, legalną drogę ankiety, to pan Guttenberg także się sprzeciwił.

Posłowie z różnych stronnictw przemawiali za nagłością wniosku, między nimi dr. Lewakowski. Nikt nie przemawiał przeciw. Poseł Pernerstorfer skarcił w końcowem przemówieniu kasarniany ton ministra. „Ton, w jakim przemawiał w Izbie“ — mówił poseł Pernerstorfer. — „był to ton, w jakim się mówi przed frontem, ale nie do parlamentu. Był to rzeczywiście ton kapralski“ (oklaski na skrajnej lewicy).

Przy głosowaniu głosowało 79 posłów za, a 71 przeciw nagłości. Ponieważ do uchwalenia nagłości trzeba $^2/_3$ głosów, przeto nagłość wniosku upadła.

Trzydzieści milionów złr. z kieszeni ludu ma być wypłaconych całej bandzie darmozjadów-akcyonaryuszów za upaństwowienie kolei północno-zachodniej. Tak przynajmniej żądał p. minister kolei, Guttenberg. Innego zdania był parlament, który, pomimo najgłębszej czci dla takiej „ryby“, jak prezes rady nadzorczej, p. Taussig, zmuszony był potępić projekty p. ministra, podyktowane mu przez zgraję chciwych i nienasyconych kapitalistów. Zachody ministra okazały się straconemi. Sprawę odesłano do komisyi, gdzie podjął się obrony bezczelnych uroszczeń spekulantów p. Szczepanowski, istny „kauczukowy człowiek“, który jedną łapą sięga do kieszeni ludu galicyjskiego przez podwyższenie cen nafty — drugą chce obedrzeć cały lud w państwie. To się nazywa polityka „narodowa“.

Koło polskie jest oburzone, że „Arbeiter-Zeitung“ nazwała mowę Szczepanowskiego w sprawie upaństwowienia kolei północno-zachodniej zapłaconą. P Zaleski, przewodniczący komisyi kolejowej, wyraził to oburzenie na posiedzeniu tejże komisyi, a minister Guttenberg przyłączył się do tego oburzenia. „Arbeiter-Zeitung“ pisze na to: „Teraz obawiamy się o pana Taussiga, że pan Szczepanowski będzie miał dodatkowo do niego pretensyę o odszkodowanie za boleść“. Tu gołosłowne oburzenie nie pomoże. Póty będziemy uprawnieni podejrzywać p. Szczepanowskiego o to, ze wziął za swą mowę łapówkę od p. Taussiga, póki nie oczyści się z tego zarzutu przed sądem. Wszak może zaskarżyć „Arbeiter-Zeitung“, która jest na to przygotowaną.

„Niezawisłość“ p. Filimowskiego i jego organu, który miał być dla niego nowem źródłem dochodów i zarobku, zbankrutowała tym razem stanowczo także i moralnie. Wyłapany przez redaktora „Nowego Kolejarza“ p. Stopińskiego na braniu wolnych kart jazdy od dyrekcyj kolejowych, traktowany przez tegoż oddawna jak ostatni kajdaniarz, wije się Filimowski w swojem piśmidle jak nędzny gad — i w tym bólu rozpaczliwym rzuca się również w ostatnim numerze na nas w głupi i bezczelny sposób. Od początku przyglądamy się zapasom konkurencyjnym Filimowskiego z „Nowym Kolejarzem“, walka ta jednak budziła w nas wstręt i obrzydzenie. Z góry przyrzekaliśmy sobie nie polemizować z ludźmi tego pokroju co Filimowski, uważając pisemko jego i tak za skazane na śmierć nieuniknioną. Blaga, markowana rzekomym „patryotyzmem“, nie uratuje, zdaje się, tym razem marnej egzystencyi pomysłowego redaktora i zmusi go chyba w najbliższej przyszłości oddać się pokątnemu pisarstwu. Ha, co komu przeznaczono...

Na wściekły ten napad gadzinowca odpowiada wybornie bratni nasz organ „Naprzód“ w ostatnim swym numerze jak następuje:

„Kolejarz“, pismo gasnące w oczach, uderza resztą sił na nowe uczciwe żywioły, które zabrały się do pracy w łonie wyzyskiwanych robotników i służby kolejowej. Nie zaszczycimy p. dra Filimowskiego polemiką, bo stoi on niżej poziomu ludzi, z którymi robotnicy kolejowi dyskutują. Ale jedną uwagę mu uczynimy: Jeżeli p. dr Filimowski, niegdyś urzędnik sądowy, któremu „Nowy Kolejarz“ we Lwowie zarzuca najbardziej niehonorowe rzeczy, sądzi, że jest hańbą dla kolejarzy, jeżeli ich organ podpisuje uczciwy robotnik, to pytamy, czy nie byłoby większą hańbą, gdyby pismo kolejowców podpisywał człowiek, który musiał ustąpić ze sądu, bo mu tam ziemia parzyła pięty?!

P. dr. Filimowski wie dobrze, kim on sam jest, wie, że właśnie jemu nie wolno drugim niczego zarzucać, bo sam nie jest wolny — mówiąc delikatnie — od błędów...

Nie sprawia nam przyjemności potępiać już potępionego, ale mamy prawo odeń wymagać pewnej skromności... Ostrożnie zatem panie doktorze, bo z panem dużo ceremonii nie będziemy robili.

Kolejarze a socyalna demokracya. *)

I.

Kapitał i praca w kolejnictwie.

Mało zakładów przemysłowych ma tak wybitny harakter nowoczesnego, kapitalistycznego sposobu produkcyi, jak kolejnictwo, które jest przecież dzieckiem tego systemu. Jedną z najwybitniejszych właściwości kapitału jest jego kosmopolityczny charakter, jego potrzeba ogromnego targu zbycia dla towarów, produkowanych z jego inicyatywy. Kapitalizmu nie można sobie wyobrazić bez nadzwyczaj rozwiniętego ruchu, a od czasu odkrycia Ameryki i pierwszych podróży na około świata, ulepszano wciąż i wydoskonalono technikę tego ruchu, którego szybkość rozwinięto, a koszta zniżono. Zaprowadzono wszelkie możliwe środki ostrożności, a obecnie każdy dzień przynosi nowy wynalazek na polu techniki kolejowej.

Kolejnictwo, będąc płodem naszych kapitalistycznych czasów, nosi też wszelkie znamiona swego twórcy. Właściwość nowoczesnego kapitalizmu leży w fakcie, że środki do wykonania dzieła należą do poszczególnych właścicieli kapitału, podczas gdy poważna większość ludzi jest pozbawioną tych środków. Ludzie ci nie posiadają nic więcej nad osobistą siłę pracy. Gdy chcą ją zużytkować, a muszą to czynić, albowiem ich siła pracy jest dla nich jedynym środkiem egzystencyi, są zmuszeni udać się w służbę, w zależność od tych, którzy posiadają środki pieniężne. Właściciel kapitału, kapitalista, rozporządza zatem nadzwyczajną potęgą ekonomiczną, wobec nieposiadającego kapitału, robotnika, a przemożna ta potęga okazuje się w różnicy klas, zachodzącej między kapitalistą a robotnikiem. Różnica ta okazuje się przedewszystkiem w tem, iż posiadający nietylko jest bogatym i ma zapewnioną egzystencyę, a proletaryusz ginie w nędzy, lecz także w tem, iż dla kapitalisty, dzięki jego potędze, stoi otworem wszelkie prawo, wykształcenie, zdrowie i wszelka świetność życia, podczas gdy proletaryusz, pozbawiony wszelkiego prawa i opieki, oraz środków wykształcenia, popada w chorobę i kalectwo.

We właściwości nowoczesnego kapitalizmu leży jednakże zarazem środek do wyleczenia z wszystkich tych smutnych stosunków. Rozwój techniczny, którego potrzeba kapitałowi, aby mógł produkować prędzej, taniej i w wielkich ilościach, powoduje, iż mniejsi właściciele kapitału widzą ruinę przed oczami, albowiem nie rozporządzają technicznemi środkami, aby mogli produkować równie tanio, prędko i tej samej ilości, podczas gdy wielcy kapitaliści skupiają się coraz więcej, aby przez połączenie w ten sposób siły ekonomicznej rozwinąć dalsze, większe siły ekonomiczne. Tym sposobem rośnie jednakże wielkość wyzysku, masa proletaryatu, ucisk nędzy, zaostrzenie różnicy klasowej. Ale rośnie także zrozumienie swego położenia, a nadto koncentracya kapitału przygotowuje ekonomicznie sama przez się inną społeczną formę produkcyi. W ten sposób pracuje wszystko wspólnie i dąży, jedni z wolą, inni mimowoli, do jednego celu, do wybawienia ludzkości z jarzma kapitału, do przeistoczenia nowoczesnego sposobu produkcyi.

Właśnie ta właściwość, ta silna koncentracya kapitału na jednym punkcie, jest najwięcej reprezentowaną w kolejnictwie, przez co najwięcej odpowiada nowoczesnemu sposobowi produkcyi. Niema więc żadnego innego zakładu przemysłowego, któryby już dzisiaj żądał tak bardzo upaństwowienia, jak koleje żelazne. Tutaj produkuje się już dzisiaj na koszta ogółu dla ogółu. Wprawdzie tę „ogólność“, dla której produkuje się, trzeba pojmować tylko w myśl nowoczesnej różnicy klasowej. Ta ogólność bowiem, państwo, nie jest urządzeniem w interesie wszystkich, lecz tylko narzędziem w ręku tych, którzy ekonomicznie panują nad państwem, w ręku posiadających, kapitalistów. Zarząd kolejowy nie jest zatem kolektywistyczny, lecz kapitalistyczny i ten zarząd prowadzi się tak, jakoby należał do jego kapitalistycznego właściciela, który zachowuje klasową różnicę wobec „swoich“ robotników. Jak we wszystkich innych kapitalistycznych zarządach, robotnik także tutaj nie otrzymuje zapłaty podług wartości swej pracy, lecz przedsiębiorca, tutaj więc towarzystwo kolejowe lub państwo chowa do kieszeni niezapłaconą część pracy robotnika w formie nadwyżki.

Zarazem jednakże robotnik kolejowy znajduje się w tym samym stosunku poddaństwa do przedsiębiorstwa, które mu tutaj przedstawia się w osobie dyrektora, jak w innych zakładach kapitalistycznych. Tak przy upaństwowionych kolejach stosunek jego poddańczy daje mu się jeszcze więcej we znaki, albowiem państwo samo jest reprezentantem swych ustaw, a chociaż jako przedsiębiorca musi podlegać własnym ustawom, można łatwo zrozumieć, iż jego ogromna potęga polityczna może wobec robotników o wiele więcej zaważyć na szali, niż potęga prywatnego przedsiębiorcy, który tylko pośrednio rozporządza potęgę polityczną. Nadto może państwo, jako powód swej gospodarki, wrogiej robotnikom, przytoczyć tam, gdzie mu się podoba, wykręt, jakim jest „interes państwa“. Natomiast cieszą się robotnicy w państwach rzeczywiście konstytucyjnych, tą okolicznością, którą przeciwstawić mogą z wielkim skutkiem przewadze państwa, a tą jest kontrola, prowadzona przez reprezentacyę narodu i wpływ opinii publicznej, bez której zezwolenia żadne państwo nie może operować.

Różnica między kapitałem a pracą okazuje się zatem z całą ścisłością przy kolei żelaznej. Po jednej stronie mamy akcyonaryuszy, prowadzących świetne życie bez troski i pracy, którzy palcem nie ruszą, z wyjątkiem wtenczas, gdy obcinają kupony lub zgarniają tłuste dywidendy, po drugiej wegetuje proletaryat kolejowy pod presyą okropnej, niewolniczej zależności, zmuszony wykonywać podkopującą zdrowie, nawet połączoną z niebezpieczeństwem dla życia pracę, bez widoków ratunku z tego położenia poddańczego, czasem z gorzkiej nie odpowiadającej godności człowieka nędzy. Trudniejszem, niż gdziekolwiekindziej, jest tutaj dzieło zbawienia, albowiem nigdzie może nie jest tak szczelnie zamkniętą droga do wydoskonalenia wiadomości, do wytworzenia pojęć, do wolnej działalności organizatorskiej, jak przy kolejnictwie.

W następnych rozdziałach staraniem naszem będzie dowieść tego twierdzenia.

*) Tow. dr. W. Ellenbogen wydał przed miesiącem broszurę pod tym tytułem, której wartość nietylko agitacyjną lecz także statystyczną podniesiono w wielu pismach partyjnych. Sądzimy, że z pożytkiem będzie dla naszych towarzyszów, jeżeli bodaj w streszczeniu przedstawimy im pracę jednego z wybitniejszych działaczy ruchu robotniczego w Wiedniu.

Pod pręgierz.

Kraków. Dowolność w postępowaniu niektórych urzędników kolejowych dochodzi nieraz do prawdziwego rozbestwienia, którą ukrócić może, jeżeli chce, sam dyrektor. Nabierający coraz większego rozgłosu naczelnik Jarocki wezwał w zeszłym miesiącu do swego biura trzech ślusarzy i oświadczył im, że jeden z nich pójdzie do smarowania wozów (za „szmirera“) i zapytuje w końcu, który decyduje się na to. Robotnicy, wiedząc o dotychczasowej praktyce w podobnych wypadkach, chcieli sprawę postawić jasno, a jeden z nich zapytuje, czy ma również być pomocnym ślusarzom rewizyjnym, dźwigać sprężyny wozowe,

lagry, zamiatać koszary i wodę nosić — na co otrzymuje potwierdzenie naczelnika. Wszyscy trzej fachowo uzdolnieni robotnicy jednomyślnie oświadczyli, że tego nie uczynią — co w taki gniew wprawiło pana naczelnika, że ich natychmiast z miejsca wydalił. Wszelkie przedstawienia i perswazye na nic się nie przydały. Niesłusznie pokrzywdzeni udali się przeto do dyrektora Kolosvary'ego, aby mu cały wypadek przedstawić i żądać sprawiedliwości. Pan dyrektor cofa rzeczywiście wydalenie i poleca im udać się do inspektora Brücknera, jako kierującego oddziałem ogrzewalni i warsztatów, który przez kilka dni przetrzymywania przyjmuje ich, lecz równocześnie przenosi dwóch do Rzeszowa a jednego do Żywca. Brakło tylko, aby im p. inspektor zrobił propozycyę ożenienia się z jedną ze swych kucharek, które stale wydaje za mąż za robotników, obdarzając potem tychże swoją protekcyą. Jeden z takich protegowanych znajduje się w Krakowie — drugi w Nowym Sączu. O kuchareczki u pana inspektora nietrudno . . . .

Wyż wspomniany naczelnik Jarocki w podobny sposób postępuje sobie również w sprawie wymierzania kar. Jednemu z palaczy n. p. wymierzył karę 3 złr. za to, że w kotle lokomotywy było za wiele pary. Bez przeprowadzenia sprawy ściągnięto biednemu człowiekowi karę odrazu. Palacz otrzymał wprawdzie t. zw. „Zuschrift", lecz nie było na niem podpisu dyrektora, który o całym wypadku, jak również wielu innych, nie ma wcale żadnych wiadomości. Być może, że to wygodne dla takich Jarockich — lecz robotnikom dzieje się ustawicznie krzywda i popełnia się na nich bezprawia.

Najwyższy czas, aby dyrekcya wglądnęła w gospodarkę Jarockich i Brücknerów i zaprowadziła ład o tyle przynajmniej, by się ci nie znęcali nad pracującymi w warsztatach i ogrzewalni.

Stryj. Dnia 20 kwietnia zwołał inspektor warsztatów kolejowych p. Majewski wszystkich robotników stabilizowanych i zapytał ich, czy się godzą, by im dodatek na pomieszkanie wypłacano nie jak dotąd kwartalnie z góry, lecz miesięcznie, motywując swoję propozycyą niby tem, że robotnicy, gdy dostają pieniądze za 3 miesiące z góry, wydają je na zbyteczne cele. Oczywiście, że wszyscy jak jeden mąż oświadczyli się przeciw propozycyi przemądrego inspektora. Tak samo nie udał mu się następny „kawał". Oto d. 22 kwietnia polecił „partieführerom", ażeby każdy z nich skłonił swoję „partyą" do podpisania rewersu, że w dniu 1 maja nie chcą świętować, lecz robić będą. I znów spotkał przykry zawód p. Majewskiego, bo ani jeden robotnik nie podpisał rewersu. Mówią, że biedny Majewski aż zachorował wskutek owych wypadków, lecz aby nie dać poznać tego po sobie, przychodził co dzień do warstatów i urzędował „po swojemu".

C. k. dyrekcyą kolei państwowej w Krakowie zapytują stabilizowani kolejarze w Nowym Sączu, z jakiego powodu zarząd kolejowy żąda od robotników stabilizowanych, którzy teraz wprowadzają się do domków kolejowych, czynszów wyższych, aniżeli pobierał od tych, co zajmowali dotąd te domki? Wszak p. Biliński na petycyą, wniesioną do generalnej dyrekcyi zniżył czynsze z 9 złr. 75 ct. na 7 złr. Dlaczegóż więc dyrekcya krajowa ściąga więcej, czy w ten sposób okazać chce swą życzliwość dla robotników? Dlaczego ze zniżenia nie mają korzystać wszyscy robotnicy? Czy jest to wogóle rozsądnem krzywdzić pewne kategorye robotników? Zarząd kolejowy może być przekonany, że krzywda, wyrządzona pojedynczym jednostkom, dotyka cały ogół kolejarzy. Zdzieranie większych czynszów jest jednym dowodem więcej na to, jak szkodliwą dla kolejarzy jest t. zw. stabilizacya. Przedtem zarząd kolejowy nie był tak dalece bezczelnym, by od jednych żądać większych czynszów niż od drugich. Dzięki tej sławetnej stabilizacyi kolejarze po większej części giną z głodu. Teraz zmuszeni są żywić się wyłącznie tylko ziemniakami i kapustą, więc chorują często na żołądek i nie rzadko są też u nich wypadki tyfusu głodowego. Taki to los stabilizowanego kolejarza!

HASŁO.

Precz z płaczami!... Kto powiada,
Że łza ulgę w bolu czyni —
Łza, co z oka żarem spada,
W serca pali się pustyni...
O, na Boga! niechaj milczy! —
On nie zaznał co głód wilczy.
Kto powiada, że łza cicha
Koi rany — ból łagodzi:
Kłamca! kłamca! — łza zasycha,
Boć nie olbrzym, co ją rodzi...
Nie polepszyć doli łzami,
Kto los dzieli z nędzarzami.

Łza... piołunnej kropla wody
Zdołaż zalać pożar ducha,
Zgasić żądz trawiące głody,
Odciąć od myśli łańcucha
Żmiję zwątpień, zemsty węża? —
Łza, o nie! niegodna męża.

Raczej z sercem w górę myśli!
Wzniosłych celów jasna zorza
Niech różanym palcem kreśli
Działań bezmiar i przestworza;
Za jutrzenką przyszłość nasza;
Dzisiaj — nas już nie przestrasza,
Bo jak senna zniknie zmora...

I zaświta jutrznia pracy
I zagaśnie owo wczora,
Co dziś trwoży nas — Junacy!
W przyszłość! w niej nam żywot świeży
Wieczny — dla pracy rycerzy!

A więc w górę, w górę duchy!
Precz wsze próchno i zgnilizna...
Wszechpotężnych drgnień odruchy!
Życie — w ludzie, z nim ojczyzna;
Śmierć — w nicości... używania;
W pracy — hasło zmartwychwstania!

Jerzy Szumilas.

Z organizacyj.

Podgórze. Dnia 26 z. m. odbyło się tu roczne walne zgromadzenie Stow. kolejarzy, którego porządek dzienny obejmował: 1) Zagajenie, 2) Sprawozdanie z czynności Wydziału, 3) Spraw. komisyi kontrolującej, 4) Wybór nowego Wydziału, 5) Wnioski i interpelacye.

Po zagajeniu przez przewodniczącego, przystąpiono do sprawozdania z czynności Wydziału, oraz sprawozdania kasowego.

Tow. Baliński oświadcza imieniem komisyi kontrolującej, że po dokładnem przejrzeniu ksiąg, rachunków i kasy, znaleziono wszystko w porządku i żąda dla ustępującego Wydziału absolutoryum, co też Zgromadzenie uchwaliło.

Następnie zarządził przewodniczący wybory. Przewodniczącym wybrany: Ignacy Grządziel, I. zastępca Edmund Baliński, II. zastępca Józef Reichert; sekretarzem: Tytus Misecki, I. zastępca Józef Niewodowski, II. zastępca Wojciech Kulik; kasyerem: Stanisław Skrzyszowski, I. zastępca Stanisław Michnowicz, II. zastępca Michał Doktor; bibliotekarzem: Józef Kopacz, I. zastępca Andrzej Bienicki, II. zastępca Paweł Jocher. Delegatami do Wiednia: Stanisław Skrzyszowski i Marek Schreiner. Do komisyi kontrolującej: Stanisław Nodzeński, Kazimierz Bochyński i Franciszek Konarski. Sąd polubowny tworzą: Marek Schreiner, Rudolf Wyszkowski, Wincenty Wróblewski, Mateusz Kramarz i Sylwester Pastor.

W końcu przy wnioskach członków zabrał głos towarzysz B. z Krakowa i w gorących słowach wezwał nowy Wydział do gorliwego spełniania swych obowiązków, członków zaś do popierania Wydziału w jego usiłowaniach około rozwoju organizacyi kolejarzy.

W podobnym duchu przemawiali jeszcze: tow. Misiołek, Rottermund i Sułczewski.

Tow. Skrzyszowski postawił wniosek o podwyższenie wkładki miesięcznej z 50 na 60 cnt. i 1 cnt. na miesiąc do wiedeńskiego Towarzystwa. Wniosek przyjęto.

Uznano także „Kuryera kolejowego" jako swój organ i uchwalono go usilnie popierać.

Po wyczerpaniu porządku dziennego, zamknął przewodniczący zgromadzenie, a uczestnicy odśpiewali hymn robotniczy.

Przemyśl. Dnia 26 kwietnia zwołał komitet, zakładający stowarzyszenie zawodowe kolejarzy, pierwsze walne zgromadzenie. W obszernej sali „Gwiazdy" zjawiło się przeszło 200 robotników i służby kolei państwowej, jakoteż zaproszony przez komitet redaktor „Kuryera Przemyskiego" W. Reger. Zgromadzenie zagaił E. Kossowski i zaproponował na przewodniczącego zgromadzenia J. Biersteina, werkmistrza warsztatów kolejowych, którego też jednogłośnie obrano.

O potrzebie i korzyściach zawodowej organizacyi referował W. Czycz. Po skończonym referacie i wyjaśnieniu statutów nastąpiły wpisy członków. Ogólna liczba wpisanych członków wyniosła 160.

Przystąpiono wreszcie do wyboru zarządu. Ponieważ założycielami „Koła miejscowego" byli warsztatowi robotnicy, więc i do zarządu wybrano samych warsztatowców, lecz gdy licznie i ze strony służby stacyjnej i magazynowej zaczęli się wpisywać, wówczas powstało pomiędzy nimi całkiem słuszne niezadowolenie, że nie mają w zarządzie swego reprezentanta. Znalazła się na to jednak rada. Zarząd postanowił w krótkim czasie zwołać nadzwyczajne walne zgromadzenie z nowymi wyborami, a tymczasem przyłączył do zarządu kilku czynniejszych członków ze stacyi magazynów i ogrzewalni.

Na zgromadzeniu tem zostało uchwalonem ażeby starać się usilnie o rozszerzanie „Kuryera Kolejowego" i w tym celu postanowiono kosztem Towarzystwa pierwszy numer rozdać pomiędzy członków bezpłatnie.

Zapał, z jakim tu nowem Towarzystwem się zajmują, świadczy, że „Koło zawodowe" będzie się rozwijać jak najlepiej i mamy niepłonną nadzieję, że wkrótce organizacyą naszą dorównamy dzielnym kolegom nowosądeckim. Ale bo też robotnicy tutejsi pozbyli się już słodkiej iluzyi, że dekret im bramy do ziemskiego raju otworzy; najszczęśliwsi mają zaledwie tyle, ile mieli przed stabilizacyą, inni mniej, a zato przemienili się w istnych niewolników. Jak dzień długi, każdy bez wytchnienia musi stać przy swojej robocie jak przykuty, gdyż urzędnicy techniczni pilnie strzegą, aby żadna minuta straconą nie była, prócz tego każdy wykonaną robotę musi zapisać celem kontrolowania, czy swoją pensyę zarobił. Urzędnicy trudzą się zatem bez potrzeby, doglądając ustawicznie, czy każdy jest przy swojej robocie, gdyż każdy sam starać się musi, aby mógł przy zapisaniu swej roboty wykazać, że na pensyę swoją zapracował. Jakże śmiesznie i głupio wobec tego wyglądają ustawiczne donosy jednego z werkmistrzów, który chcąc się cudzym kosztem przypodobać naczelnikowi, skarży, że podwładni mu robotnicy nic nie robią, „nur immer herumlaufen", a zapytywany przez naczelnika, gdzie który robotnik jest zajęty, zwykle wskazując mówi: „ot wen sem bawi!" Głupia ta jednak historya ma swoje dobre strony, oto naczelnik temu werkmistrzowi ufa i po każdym donosie nowe wywiesza ogłoszenia, które pod surową karą zabraniają mówić, chodzić, chorować i t. d. To też najwięksi optymiści poznali, że przy stabilizacyi łatwiej miejsce (nie mówiąc już o awansie) postradać, jak za minionych akordowych czasów, i widzą, że zapewnienie lepszej przyszłości we własnej organizacyi tylko zdobyć mogą.

I przy ruchu system kar tak się rozwielmożnił, że dosięga niemożliwych granic. Ot naprzykład znaleźli się śmiałkowie, którzy o jakieś ulgi prosili swego zwierzchnika, za co dostali po 50 ct. kary, gdy zaś te same żądania podali do dyrekcyi, otrzymali w miejsce ulg po 1 złr. kary!!!... Nic też dziwnego że i oni licznie zgłaszają się do naszego stowarzyszenia, a każdy chyba to przyzna, że w takich warunkach organizacya kolejarzy w Przemyślu ma świetną przyszłość przed sobą. Dodać tu jednak muszę, że nie brak i lizunów między robotnikami, którzy donoszą, przekręcając wszystko, co słyszą, naczelnikowi, a nawet starają się ośmieszyć nasze towarzystwo, i rzucają różne oszczerstwa na czynniejsze jednostki, lecz przyjdzie czas, kiedy tych panków napiętnujemy publicznie, tymczasem niech pamiętają o tem, że najsilniejszy osioł nie wstrzyma łbem swym w biegu lokomotywy. *Brr.*

KOMUNIKATY.

Do c. k. Dyrekcyi kolei państwowych w Krakowie.

Robotnicy prowizoryczni, niestabilizowani winni w myśl instrukcyi być wypłacani **co tydzień**, a nie, jak się to praktykuje dotychczas, co dwa tygodnie lub później. Niechże Dyrekcya kolei usunie nadużycie i co rychlej wprowadzi w wykonanie obowiązującą instrukcyę. *Redakcya.*

Pokwitowania.

Na fundusz prasowy złożyli: Towarzysze w Podgórzu D. R. —05, D. Z — 05, D. W. — 05, E. J. — 05, K. R. —05, G. J. —05, M. R —05, K. J. — 05, E. J. — 05. T. J. — 08, T. A. —05, Z. A. —05, W. J. — 05, K. T. —05. S. J —05, K. J. 05, J. S. — 05 Razem — 83 cnt.

Druk A. Słomskiego w Krakowie. Wydawca i odpowiedzialny redaktor: Jan Sarkowski.